

7.3 Die Außenlandung

Erreicht der Pilot, aus welchen Gründen auch immer keinen Landeplatz mehr, so muss er eine Außenlandung durchführen.



INFO ZU AUSSENLANDUNG

In Deutschland sind Außenlandungen nur mit der unbeschränkten Lizenz (B-Schein) erlaubt. Diese erlaubt es Piloten, auch bei Streckenflügen legal und sicher auf den Boden zu kommen.

Mit der beschränkten Lizenz (A-Schein) darf der Pilot eine Notlandung durchführen, wenn er die Flugbedingungen falsch eingeschätzt hat und ein Erreichen des Landeplatzes unmöglich wird.

Im Falle einer Außenlandung sollte sich der Pilot schon frühzeitig eine Wiese zum Landen aussuchen. Aus der Luft sind mögliche Landeflächen leicht zu erkennen. Im Zweifelsfall

können unter anderem auch Kornfelder als Landeplatz dienen, wenn keine andere Möglichkeit besteht.

Generell sollte der Pilot immer versuchen, am Rand der Wiese zu landen, um keinen Flurschaden zu verursachen. Die oberste Grundregel lautet aber, immer so zu fliegen, dass man sich und andere nicht gefährdet.

Da auf Außenlandeplätzen im Regelfall kein Windsack steht, muss sich der Pilot mithilfe anderer Beobachtungen ein Bild über die Bedingungen am Boden machen.

Sehr hilfreich ist zum Beispiel Rauch. Steigt dieser aus einem Schornstein gerade nach oben, so ist annähernd mit Windstille zu rechnen. Wird der Rauch deutlich zu einer Seite verblasen, muss sich der Gleitschirmpilot auf stärkeren Wind einstellen. Zusätzlich kann er Bäume beobachten und sich über die Intensität ihrer Bewegungen ein Bild über die Windstärke machen.



Abb. 7.27: Zahlreiche Außenlandeflächen; die offizielle Landewiese ist gelb markiert. Am linken Bildrand führt ein Pilot eine Außenlandung durch. • Bild: PP

Sollte es nicht möglich sein, über verschiedene Geländemerkmale eine Windrichtung zu bestimmen, kann der Pilot über das Fliegen eines Vollkreises annähernd die Windrichtung bestimmen. Dazu beobachtet er seinen Windversatz über Grund. Je deutlicher der Versatz ist, desto stärker ist dementsprechend der Wind. Diese Methode ist besonders im Flachland sehr hilfreich.

Allerdings muss der Pilot darauf achten, dass der Wind in der Höhe nur ansatzweise die Bedingungen am Boden widerspiegeln kann. Aufgrund der Bodenreibung wird die Windgeschwindigkeit in Bodennähe abnehmen. Zusätzlich kann die Windrichtung in manchen Situationen auch stark variieren, wenn zum Beispiel Windscherungen vorliegen.

Im Gebirge gibt es normalerweise nur zwei Windrichtungen – den Berg- und den Talwind. Je nach Jahreszeit und Uhrzeit kann der Pilot so die Windrichtung bestimmen und optimal gegen den Wind landen.



ACHTUNG

Unter anderem Kabel, aber auch andere unscheinbare Hindernisse sind aus der Luft schwer zu erkennen. Deshalb ist es wichtig, mögliche Außenlandeflächen schon vor dem Flug oder auch sehr frühzeitig auszumachen und die Bodenflächen aufmerksam zu beobachten.

Nach jeder Außenlandung ist es wichtig, durch Aktivität am Boden (z. B. durch Packen des Schirmes), die Unversehrtheit des Piloten zu signalisieren. Dadurch werden nicht notwendige Rettungseinsätze vermieden.

7.4 Die Hanglandung

Eine Hanglandung wird in Geländen mit (übermäßig viel) Gefälle durchgeführt. Die Landung erfolgt dabei immer quer zum Hang.

Eine Landung gegen den Hang bedeutet, dass der Pilot die Höhe über Grund nicht einschätzen kann und eine sanfte Landung kaum möglich ist. Nach dem Aufsetzen ist das Mitlaufen schwierig bzw. nicht machbar. Die Landung ist folglich hart und das Verletzungsrisiko hoch, weil der Pilot mit hoher Geschwindigkeit in den Hang fliegt.

Eine Landung mit dem Gefälle ist oft unmöglich. Der Gleitwinkel ist flacher als die Hangneigung. Der Pilot wird unter diesen Umständen den Boden nicht erreichen.

Zum Anfliegen muss sich der Pilot für eine von zwei möglichen Anflugrichtungen entscheiden. Wegen des tagesbedingten überregionalen Windes oder auch verschiedener Geländegegebenheiten trifft der Wind oft nicht senkrecht auf den Hang, sondern leicht schräg. Der Pilot entscheidet sich immer für die Landerichtung, die sich besser gegen den Wind orientiert.

Zum Landen bremst er zunächst den Schirm leicht an. Das Durchbremsen erfolgt asymmetrisch. Die Bremse, die vom Hang weg zeigt, wird als erstes gezogen, kurz darauf die hangnahe Hand. Dadurch stellt sich die Kappe kurz vor Bodenberührung noch etwas weiter gegen den Wind. Die Landung ist sanft. Der Pilot kann optimal mitlaufen und die Kappe ablegen.